

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

PERFIL DA EMPRESA TRANSPORTADORA DE CARGA INADIMPLENTE

**Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para
obtenção de carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia**

Por: Guilherme Costa

Orientador: Profº: Roberto Meurer

Área de Pesquisa: Economia Financeira

Palavras Chave: inadimplência, transportadora, crédito.

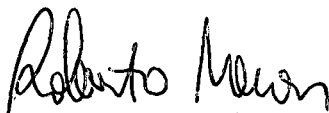
Florianópolis, outubro 2002

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

PERFIL DA EMPRESA TRANSPORTADORA DE CARGA INADIMPLENTE

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota **8,0** ao aluno Guilherme Costa na disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:



Orientador: Profº: Roberto Meurer



Profº.: Rogério Grohnert dos Santos



Profº.: Omar Roberto Afif Alemsan

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

PERFIL DA EMPRESA TRANSPORTADORA DE CARGA INADIMPLENTE

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção de carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia

Por: Guilherme Costa

Orientador: Profº: Roberto Meurer

Área de Pesquisa: Economia Financeira

Palavras Chave: inadimplência, transportadora, crédito.

Florianópolis, outubro de 2002.

Dedico este trabalho aos meus pais
pelo amor dedicado em todos os
momentos e principalmente nos de
dificuldades.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente ao meus pais por todo investimento despendido, pelo incentivo, por todo carinho, amor e educação que reflete no que sou hoje.

Agradeço a Deus por ter me iluminado em todos os momentos.

Agradeço ao meu amor Carolina por ter compreendido os momentos de ausência.

Agradeço ao Prof^o.: Sérgio de Oliveira Ramos por compartilhar seus conhecimentos de estatística.

Agradeço ao meu Orientador Prof^o. Roberto Meurer por ter compartilhado seus conhecimentos, e principalmente por ter me feito despertar para os princípios da moralidade e da ética que são fundamentais na formação de todo ser humano.

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS	vii
LISTA DE ANEXOS	viii
GLOSSÁRIO	ix
RESUMO.....	x
1 INTRODUÇÃO	1
1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA.....	2
1.2 OBJETIVOS	2
1.2.1 Objetivo geral	2
1.2.2 Objetivos específicos	2
1.3 METODOLOGIA.....	2
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	4
2.1 CRÉDITO BANCÁRIO.....	8
2.1.1 Avaliação de crédito.....	9
2.1.2 Risco, incerteza e retorno	11
3. SISTEMA BANCÁRIO	13
3.1 BANCOS COMERCIAIS.....	13
3.2 OS BANCOS COMERCIAIS NO CONTEXTO NACIONAL	13
3.3 OS BANCOS DE INVESTIMENTO	14
3.4 OS BANCOS MÚLTIPLOS.....	15
3.5 INSTITUIÇÃO FINANCEIRA.....	16
3.6 MODALIDADE DE FINANCIAMENTOS	16
3.6.1 Leasing (ou Arrendamento Mercantil).....	18
3.6.2 FINAME – Agência Especial de Financiamento Industrial.....	19

3.6.3 Crédito Direto ao Consumidor – CDC	21
4. PERFIL DO INADIMPLENTE.....	24
4.1 IDADE DA EMPRESA NA DATA DA CONCESSÃO DO CRÉDITO	24
4.2 COMPROMETIMENTO DO FATURAMENTO MÉDIO MENSAL EM RELAÇÃO AO DESEMBOLSO MENSAL TOTAL.....	25
4.3 RESTRIÇÃO DE CRÉDITO JUNTO À SERASA (Centralização de serviços dos bancos S.A).....	26
4.4 PONTUALIDADE NA SOLVÊNCIA DAS OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS.....	27
4.5 DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS	29
4.6 IDADE MÉDIA DA FROTA.....	30
4.7 GRAU DE ONERAÇÃO DA FROTA	31
4.8 PRAZO DOS FINANCIAMENTOS	32
4.9 PERCENTUAL DE ENTRADA NO FINANCIAMENTO.	33
5 ANÁLISE ESTATÍSTICA DOS DADOS.....	35
5.1. RESULTADO DOS TESTES.....	37
5.1.1 Comentários.....	38
6 CONCLUSÃO	39
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41
ANEXOS	43

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Distribuição da frota de caminhões por idade.....5

TABELA 2 – Idade média da frota de caminhões que trafegam em estradas
brasileiras.....6

TABELA 3 – Distribuição de frota7

TABELA 4 - Idade da empresa24

TABELA 5 - Comprometimento faturamento25

TABELA 6 - Restrição no SERASA.....27

TABELA 7 - Pontualidade nos pagamentos.....28

TABELA 8- Demonstrativos financeiros29

TABELA 9 - Idade média da frota30

TABELA 10 - Grau de oneração da frota31

TABELA 11 -Prazo dos financiamentos32

TABELA 12 - Percentual de entrada33

TABELA 13 – Distribuição qui-quadrado 36

TABELA 14 - Resultado dos testes 37

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1: Documentação para confecção/complementação do cadastro.43

ANEXO 2: Ficha Cadastral Pessoal Jurídica44

ANEXO 3: Ficha Cadastral Pessoa Física45

GLOSSÁRIO

ABCT - Associação Brasileira de Cargas e Transportes
ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
C.F.M.M. - Comprometimento do Faturamento Médio
CDB - Certidão de Depósito Bancário
CDC - Crédito Direto ao Consumidor
CDI - Crédito Direto Interbancário
CEF - Caixa Econômica Federal
FINAME - Agência Especial de Financiamento Industrial
ICMS - Circulação de Mercadorias e Serviços
IOF - Operações Financeiras
MNI - Manual de Normas e Instruções
R.O.B - Receita Operacional Bruta
RDB - Recibo de Depósito Bancário
SAC - Sistema de Amortização Constante
SERASA - Centralização dos Serviços dos Bancos S.A
SPC - Serviços de Proteção ao Crédito
TJLP - Taxa de Juros a Longo Prazo
TR - Taxa Referencial
VRG - Valor Residual Garantido

RESUMO

Este trabalho tem o objetivo de traçar o perfil das transportadoras inadimplentes que adquiriram caminhões através de financiamento junto à Instituição Financeira. – agência Florianópolis. Foi utilizada a análise para a concessão de crédito na pesquisa de 56 transportadoras da região do estado de Santa Catarina, que adquiriram caminhões através de financiamento no período de janeiro a dezembro de 1997. Além da contextualização dos problemas que o setor enfrenta em nosso país, dadas as condições das vias e o sucateamento da frota, constam nesta monografia conceitos de economia financeira indispensáveis ao estudo, tais como linhas de crédito bancário, critérios de avaliação de tomadores de empréstimo, sistema bancário, modalidades de bancos e modalidades de financiamentos. Os dados das empresas que serviram de base para a pesquisa foram organizados em tabelas, de acordo com os seguintes critérios: idade da empresa; comprometimento sobre o faturamento médio mensal; restrições de crédito junto a SERASA; pontualidade dos pagamentos; demonstrativos financeiros; idade média da frota; grau de oneração da frota; prazo dos financiamentos e percentual de entrada. Os resultados alcançados apontam para o perfil dos inadimplentes no setor, caracterizando-os de acordo com os critérios da análise de dados e prestando informações úteis aos administradores de financiamentos na avaliação de seus clientes.

1 INTRODUÇÃO

Dada a extensa malha rodoviária constante no território brasileiro, o ramo de transportes por caminhões é um setor estratégico da economia, com repercussões na distribuição de bens, circulação da produção agrícola, preço final do produto, etc. Para o bom funcionamento do setor, é de fundamental importância o uso de equipamentos novos, com grande capacidade de carga e baixo custo (e tempo) de manutenção; no entanto, como o custo de tais equipamentos é relativamente alto, freqüentemente ultrapassando a casa dos cem mil reais, a figura do financiamento para aquisição torna-se fundamental para a renovação e incremento da indústria transportadora. A Instituição Financeira, que atua em financiamentos do ramo, dispõe de um cadastro com uma série de informações úteis sobre seus clientes, muitos dos quais vieram a cair em inadimplência após o contrato. Traçar o perfil de tais inadimplentes, identificando e organizando suas principais características diferenciadoras, permitirá reconhecê-los previamente e adotar medidas de segurança nas relações comerciais, tornando o mercado mais aberto, transparente e contribuindo para o bom desenvolvimento do setor.

Como os bens financiados são de alto valor, qualquer inadimplência traz conseqüências graves tanto para o banco quanto para as empresas do setor, pois o prejuízo decorrente de tais inadimplências gera uma retração do oferecimento de financiamentos por parte da instituição financeira, bem como o enrijecimento de suas normas e critérios de concessão, o que dificulta o acesso de outras empresas a tais linhas de crédito. A relevância do tema é evidente, pois o setor de transportes rodoviários é vital para a economia brasileira como um todo, que não dispõe de ferrovias e hidrovias em larga escala, dependendo de uma malha

rodoviária deficiente e mal conservada, o que acentua a necessidade de veículos em boas condições e relativamente novos, que favoreçam a segurança e diminuam os custos de produção.

1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Embora à Instituição Financeira atue no ramo de financiamentos para transportadoras na aquisição de caminhões, dispondo de um cadastro de clientes com vários tipos de referências técnicas e comerciais, não há registro de um estudo que determine o perfil dos clientes inadimplentes do setor. Tal lacuna constitui um grande desperdício de informações que, pela falta de uma organização sistemática, com análise estatística de seus conteúdos, perdem muito de sua utilidade.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Identificar o grau de inadimplência e delinear o perfil do inadimplente na carteira de empresas transportadoras de cargas que adquiriram caminhões no período de janeiro a dezembro de 1997 junto a uma instituição financeira, considerando nove fatores ao qual a mesma coloca como indispensáveis na análise da concessão de crédito.

1.2.2 Objetivos específicos:

Identificar dentro da carteira das empresas transportadoras de carga da instituição financeira, quais dos nove fatores de análise ao qual a instituição coloca como indispensável na análise de crédito, estão associados à inadimplência, e avaliar sua correlação.

1.3 METODOLOGIA

Utilizou-se do método descritivo no primeiro momento e analítico dedutivo no segundo, para análise e discussão dos resultados; adotou-se a prova estatística do “qui-quadrado” para testar a associação entre variáveis. O universo desta pesquisa é voltado para as transportadoras que compram caminhões através de financiamento, e que são o objeto de estudo deste projeto. Os dados levantados foram fornecidos pela Instituição Financeira, que deram suporte à análise desenvolvida. O período considerado foi de janeiro a dezembro de 1997, sendo que abrangeu até 2002 em função do prazo dos financiamentos que em alguns casos chegou há sessenta meses. Os testes foram realizados separadamente entre a variável “inadimplência” e cada um dos nove fatores ao qual o banco coloca como indispensáveis na análise do crédito que são:

- Idade da empresa na data da concessão do crédito;
- Comprometimento do o faturamento médio mensal em relação ao desembolso mensal;
- Restrições de crédito junto a SERASA;
- Pontualidade na solvência das obrigações financeiras;
- Demonstrativos financeiros;
- Idade média de sua frota;
- Grau de oneração da frota;
- Prazo dos financiamentos;
- Percentual de entrada.

Determinando a associação e correlação de cada fator com a inadimplência.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

No Brasil, depois da década de 50, quando se deu o famoso “surto rodoviário”, em consequência da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, o caminhão tornou-se o principal veículo mais apropriado e utilizado para o transporte de cargas.

A escolha do veículo e a otimização do seu uso repercutem diretamente na qualidade e na eficiência do transporte de cargas, sendo que a capacidade de transporte, a agilidade, a segurança, o menor custo e o menor número de danos ecológicos determinará qual o veículo mais adequado:

a forma ideal seria aquela que utilizasse os equipamentos mais adequados, econômicos, seguros e menos danosos ao meio ambiente, em estradas bem conservadas, conduzidos por motoristas experientes e em boas condições físicas. Infelizmente, isso não acontece no Brasil. (REIS, 2002, p.72).

De acordo com Reis (2002, p. 72), além de a frota estar em péssimas condições de uso, mais de 76% das rodovias não apresentam condições de uso. Agravando a situação, há motoristas que dirigem até 18 horas por dia. para compensar o baixo frete.

A concessão das principais rodovias pelo Governo Federal contribuiu na elevação dos custos do setor, com uma rede de quase onze mil quilômetros de estradas com pedágios, totalizando 7% das vias brasileiras pavimentadas; no Estado de São Paulo o percentual alcança 17%.

As dificuldades para renovar a frota agravam a situação, especialmente em razão do alto custo dos caminhões. “Cerca de 72% da frota atual, em torno de 1,8

milhões de veículos, tem mais de dez anos de uso. Estima-se que a idade média da frota seja de quatorze anos”, (REIS, 2002, p.72).

Trazendo dados um pouco mais precisos, segundo informações do GEIPOT, <http://www.smabc.org.br/dieese/public/diepubl9.htm> (apud site: <<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>) a frota brasileira de transporte de carga é constituída por cerca de um milhão oitocentos e trinta e seis mil unidades, das quais 72,12% já trafegam há mais de um década, como se denota da seguinte tabela:

TABELA 1 - Distribuição da frota de caminhões por idade

Ano de fabricação	Veículos	%	% acumulado
1990 (e anteriores)	1.324.192	72,12	72,12
1991	44.693	2,43	74,55
1992	24.903	1,36	75,91
1993	38.232	2,08	77,99
1994	54.413	2,96	80,95
1995	72.386	3,94	84,89
1996	42.169	2,30	87,19
1997	63.743	3,47	90,66
1998	60.819	3,31	93,97
1999	55.436	3,02	96,99
2000	55.217	3,01	100,00
TOTAL	1.836.203	100,00	100,00

Fonte: (site: <<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>)

Como se depreende dos dados da tabela, há uma grande disparidade etária entre os veículos que trafegam transportando cargas pelas rodovias nacionais; ao lado de modelos novos, tecnologicamente evoluídos, menos poluentes, mais seguros e econômicos, flui uma grande massa de caminhões desgastados, já com mais de dez anos de uso, que colaboram para alargar as estatísticas de acidentes, poluição, consumo e elevação de preços. Este panorama desalentador é agravado por Legislações ambientais e de segurança

pouco rigorosas, baixos salários dos motoristas, baixa margem de lucro e elevados preços de veículos novos e de peças de reposição.

A tabela abaixo demonstra a idade média da frota e a participação em percentuais de veículos que trafegam em estrada brasileiras.

TABELA 2 – Idade média da frota de caminhões que trafegam em estradas brasileiras

IDADE	PARTICIPAÇÃO
1 a 5 anos	33%
6 a 10 anos	22%
11 a 20 anos	38%
21 a 31 anos	7%

Fonte: (site:<<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>)

Mesmo este último percentual, de modestos 7%, indica que cento e vinte e seis mil veículos de carga trafegam em estradas brasileiras; são caminhões que provavelmente estão em atividade desde o dia em que foram comprados e seu estado de conservação deve estar absolutamente combalido, além de qualquer norma mínima de segurança e eficiência (vale lembrar que, segundo pesquisa do Professor Paulo Fernando Fleury, morrem cinquenta mil pessoas por ano em acidentes automobilísticos no país, e em metade destes há participação de caminhões. (Estado de São Paulo, 08.08.2000, *apud* site:<<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>).

A frota brasileira apresenta um desgaste temporal e físico preocupante, o que retarda o fluxo dos transportes, aumenta o consumo de combustíveis e a emissão de gases poluentes, com inevitáveis reflexos sobre a economia, a segurança e meio-ambiente. A venda de caminhões no mercado interno, nos últimos dez anos, foi da ordem de 3% da frota total, dados da ANFAVEA, o que deixa evidente que uma mudança neste setor só se fará possível com o incremento das vendas de veículos novos e a desativação progressiva dos veículos mais antigos, visto que mais de 50% da frota pertence a transportadores autônomos e de carga própria (conforme tabela abaixo) que, por sua vez, com

recursos estritos, adquirem veículos descartados pelas empresas de transporte .
(site:<<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>).

TABELA 3 – Distribuição de frota

PROPRIETÁRIO	FROTA	PARTICIPAÇÃO
Autônomos	378.204	50,83%
ETC – Empresa de Transporte de Carga	213.388	28,68%
TCP - Transportadora de Carga Própria	152.398	20,48%
Total	743.990	100,00%

Fonte: (site:<<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>).

Segundo pesquisa realizada pela Jornauto Pesquisa, a análise da idade da frota indica que a renovação do parque circulante tem sido apenas suficiente para absorver o crescimento da atividade econômica e reposição de veículos inservíveis. A média nacional obtida, de 6,6 anos, coincide com a da pesquisa feita em 1998. O que chama a atenção é a sensível mudança de idade média por região do país, indicando uma descentralização das compras de veículos novos. Por outro lado, as frotas de tamanho médio, que se encontram mais diretamente sujeitas ao impacto das circunstâncias econômicas, são as que apresentam os veículos mais velhos entre as categorias pesquisadas. As frotas grandes têm, em média, parques mais novos, fruto do maior acesso ao crédito e um realinhamento mais veloz às novas exigências do mercado, problemas ainda não equacionados adequadamente para as frotas média. (<<http://www.smabc.org.br/dieese/public/diepubl9.htm>>, *apud* site:<<http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp>>)

Dos anais do II Congresso Nacional de Transportadores de Cargas da ABCT, que teve sede em Florianópolis, podemos extrair que o setor rodoviário de cargas responde pela movimentação de 72% das mercadorias no Brasil, operando com mais de quarenta mil empresas e quatrocentos e cinquenta mil caminhoneiros autônomos, reunindo frota com faturamento de vinte e cinco bilhões de reais, somente no ano passado.

Trata-se de um setor cuja participação é de evidente importância para o desenvolvimento econômico de nosso país, mas que enfrenta sérias dificuldades; ainda de acordo com os anais do citado congresso, além do preço dos

caminhões, que ultrapassa os cem mil reais a unidade, o que por si só obsta a renovação natural da frota, recai sobre as empresas e motoristas autônomos do setor uma pesada carga tributária, além do ônus dos pedágios que, além do seu valor excessivo, os benefícios aos usuários não correspondem às taxas praticadas, vide o estado atual das rodovias brasileiras.

Dadas as condições atuais de trabalho, a renovação da frota ou aquisição de um caminhão, para aqueles que não têm disponibilidade financeira para comprá-lo à vista (o que constitui a grande maioria), se torna mais viável através de financiamentos.

Os bancos oferecem crédito através de várias modalidades de financiamentos para aquisição de veículos, com taxas pré-fixadas e prazos determinados conforme condições e possibilidades de pagamento das empresas que irão aderir ao financiamento.

2.1. CRÉDITO BANCÁRIO

Segundo Silva, (1997, p.63), Crédito consiste na entrega de um valor, que tanto pode ser na forma de empréstimo ou de financiamento, a um tomador, mediante uma promessa de pagamento. Trata-se de um instrumento de política comercial a que empresas do comércio e da indústria utilizam como facilitador nas vendas, especialmente as realizadas a prazo, com vários benefícios para as partes, tais como incremento no volume de recursos, adequações de prazos, diversificação dos riscos, aumento da liquidez e minoração dos custos.

Trata-se de um instrumento de evidente valor econômico e social (SILVA, 1997, p.68), pois fomenta a atividade das empresas, estimula o consumo e a demanda, facilita às pessoas de baixo poder aquisitivo o acesso a bens necessários à vida e auxilia as empresas na manutenção de suas atividades e na maximização de seus lucros.

2.1.1 Avaliação de Crédito

Como se depreende do próprio conceito, a concessão do valor se dá mediante uma promessa de pagamento, ou seja, um evento futuro e incerto, que introduz na relação financeira o elemento risco, o que faz necessária uma análise da proposta de crédito, tendo em vista as condições pessoais do tomador, a viabilidade de seu empreendimento e a capacidade de pagamento. Para tal análise, é amplamente difundido o sistema dos cinco Cs: Caráter, Capacidade, Condições, Capital e Colateral, citados por Weston e Brigham¹ (*apud* SILVA, 1997, p.76) que contêm variáveis relacionadas ao risco e viabilizam o melhor direcionamento do negócio, lembrando ainda que o autor acrescenta o sexto C que é o de Conglomerado, onde se analisa a empresa de um modo geral conhecendo sua(s) controladora(s) e controlada(s) formando um conceito sobre a solidez do conglomerado e não apenas da empresa (SILVA, 1997, p.88).

2.1.1.1 O Caráter

Como a avaliação subjetiva do caráter do tomador está relacionada à sua intenção de cumprir a obrigação no futuro, que não é verificável no momento da concessão do crédito, o banco tomará como critério de avaliação as informações sobre o passado do cliente, especialmente no que toca à pontualidade no cumprimento de seus compromissos pretéritos. O critério mais relevante na avaliação do “risco moral” do negócio é a pontualidade. (SILVA, 1997, p.77).

Para estimar a pontualidade do cliente, a empresa pode se utilizar dos registros que mantém nas relações comerciais correntes, bem como pode verificar em cartórios e jornais de ampla circulação a existência de protestos por falta de pagamento ou aceite. Muitas empresas organizam convênios para troca de informações sobre seus clientes, detectando atrasos e outros sinais de dificuldades financeiras, facilitando a consulta a outros fornecedores, além daqueles indicados pelo cliente. São comuns, no caso de análise de condições de pessoa física, as consultas ao SPC, que tem seu banco de dados alimentado

¹ WESTON, J. Fred, BRIGHAM, Eugene P. **Managerial finance**. New York: Holt, 1972.

pelas próprias empresas filiadas, quando seus créditos padecem de atraso ou falta de pagamento. (SILVA, 1997, p.77;79).

2.1.1.2 A capacidade

O termo Capacidade é bastante amplo, podendo tanto significar restritivamente capacidade de pagamento, como também os fatores que tornam a empresa competitiva e bem estruturada, como competência empresarial, potencial de produção, organização administrativa e comercial. Como foco de análise, é fundamental conhecer acerca das decisões estratégicas tomadas pela empresa (SILVA, 1997, p.79), o que influencia em seu crescimento (e capacidade de pagamento), a diversificação de seus produtos e sua inserção em vários nichos de mercado. Quanto à análise da estrutura organizacional da empresa, deve-se tomar em conta vários fatores direta e indiretamente determinantes na sua capacidade futura, tais como finanças, produção, marketing e organização administrativa (SILVA, 1997, p.80;81).

2.1.1.3 As Condições

São caracterizadas como “condições” aqueles fatores externos e macroeconômicos que afetam a atividade empresarial, especialmente alguns ramos de atividade que tem especial sensibilidade a mudanças da política econômica e demais influências externas. Segundo Pesquisa citada por Silva (1997, p.83), os ramos com maior representatividade nos quadros da inadimplência na cidade de São Paulo são os das indústrias mecânica, têxtil, metalúrgica e química, totalizando um percentual de 60%. Empresas cujo ramo de atividade é estreitamente ligado a outro sofre influências em eventuais quedas de liquidez. Outros fatores externos que afetam a atividade empresarial são a sazonalidade do produto (sorvete) ou da matéria prima (produtos agrícolas); a moda, que obriga uma constante atualização dos estoques; a essencialidade do produto, que influencia a constância das vendas ante a queda de poder aquisitivo do consumidor; o porte da empresa, prisma fundamental para a análise pois, salvo exceções, as empresas de menor porte são mais vulneráveis a intempéries econômicas, e a região geográfica, pois é inegável que algumas regiões

apresentam uma situação econômico-financeira mais vantajosa que outras (SILVA, 1997, p.84;87).

2.1.1.4 O Capital

O capital é medido de acordo com índices financeiros, tais como bens e recursos disponíveis para a quitação de seus débitos (Silva, 1997, p. 87). Neste caso é preeminente o papel da análise financeira para a decisão sobre a concessão do Crédito. É possível realizar a análise financeira por meio de demonstrativos contábeis de balanço e demonstração de resultado. Ciente destes dados, o analista terá uma visão bastante realista sobre o panorama econômico, financeiro e patrimonial do cliente.

2.1.1.5 Colateral

O Colateral é representado pelos ativos que o cliente pode como garantia de segurança para seu crédito (hipoteca, penhor, anticrese, alienação fiduciária, entre outros) , especialmente quando a análise apontar deficiências nos outros fatores de risco. Alguns critérios são de especial relevância na definição da garantia (SILVA, 1997, p.96): o risco representado pela empresa e pela operação; a praticidade na sua constituição e custos incorridos; a proporção entre o valor da dívida e o valor da garantia; a depreciabilidade da garantia, bem como o controle que o tomador tem sobre ela, e a sua liquidez.

2.1.2 Risco, Incerteza e Retorno

Riscos, em sua definição fundamental, é toda possibilidade de prejuízo financeiro em relação a dado ativo. Segundo Silva (1997, p.97), pode-se classificar os riscos em “internos” e “externos”. O risco interno compreende os riscos ligados à produção e ao produto, tais como alterações do ciclo de produção, falta de matéria prima, manutenção de estoques, quebra de máquinas, entre outros riscos ligados à administração da empresa, como mudanças de diretoria, de cultura empresarial, riscos ligados ao nível de atividade, como elevados custos fixos e custos financeiros; riscos ligados à estrutura de capitais,

como dependência de capitais de terceiros e dependência de recursos externos; riscos ligados à falta de liquidez, cuja situação mais extrema é a insolvência.

Denominam riscos externos aqueles alheios à estrutura financeira e administrativa da empresa, tais como aqueles relacionados a medidas políticas e econômicas de amplo aspecto, riscos ligados aos fenômenos naturais e ecológicos, riscos ligados ao tipo de atividade e às fragilidades do mercado e, por fim, riscos ligados ao tipo de operação de crédito eleita para a relação entre o banco e o tomador. (SILVA, 1997, p.98)

De acordo com Gitman (1997, p.203), o retorno de um investimento é mensurado de acordo com o total de lucros e perdas que dele advém, em determinado período de tempo, em função da variação do valor do ativo, mais a receita. Para Securato (1993, p. 28) o conceito de retorno está vinculado ao conceito de risco, pois enquanto este é uma probabilidade, tal como um desvio padrão, aquele é considerado um valor futuro como possibilidade aleatória, da qual conhecíamos sua distribuição de probabilidades.

Salienta o mesmo autor que é evidente a relação de proporcionalidade entre estes dois elementos, pois, quanto maior o risco assumido pelo investidor, maior é a sua expectativa de retorno. Tendo em vista a relação entre risco e retorno aplicada às relações financeiras, encontram-se diferentes taxas de retorno, de acordo com o risco envolvido, pois como lembra Securato (1993, p.127), “teremos (...) um conjunto de variáveis que afetarão o risco próprio do ativo; as condições de mercado é que irão caracterizar o valor do resgate, sem que exista a necessidade de crises para que o retorno esperado não ocorra”.

3. SISTEMA BANCÁRIO

3.1 BANCOS COMERCIAIS

De acordo com MNI (*apud* FORTUNA 1999, p.21), é função dos bancos comerciais suprir e financiar o comércio, a indústria, e as empresas prestadores de serviços, podendo, no cumprimento de suas finalidades, descontar títulos; abrir contas, realizar operações especiais, captar depósitos, obter recursos junto a instituições oficiais e externas, e prestar serviços, inclusive estabelecendo convênios.

Bancos comerciais, públicos ou privados, configuram-se como instituições financeiras monetárias por suas atividades de captação de depósitos livremente movimentáveis, tais como contas correntes, e sua finalidade é de servir como intermediário financeiro entre aquelas pessoas físicas ou jurídicas que dispõem de um excedente de recursos e aquelas que deles necessitam para incrementar sua produção, por meio de um crédito seletivo. (FORTUNA, 1999, P.22)

3.2 OS BANCOS COMERCIAIS/PRIVADOS NO CONTEXTO NACIONAL.

A criação dos bancos comerciais privados possibilitou uma nova impulsão do sistema bancário, uma vez que os investimentos eram realocados nos diversos setores da economia. Dentro da estrutura do Sistema Financeiro Nacional, os bancos comerciais, por suas funções de intermediação, constituem a base do

sistema monetário, pois no processo de intermediação financeira criam moeda, através do efeito multiplicador do crédito. (LOPES & ROSSETI 1992, p. 342),

De acordo com Lopes e Rosseti (1992, p. 344), a rede de agências de bancos comerciais alcança a cifra de 75% do número de agências de intermediação financeira em atuação no país no ano de 1990. O número de sedes de bancos comerciais em operação no período chegou a cento e sete, sendo quatro oficiais federais, vinte e três oficiais estaduais, sessenta e oito privados nacionais e doze privados estrangeiros.

3.3 OS BANCOS DE INVESTIMENTO

Segundo Fortuna (1999, p. 24), os bancos de investimento foram criados para canalizar recursos a médio e longo prazo - dilatando prazos de operações de empréstimos e financiamento – e fortalecer o processo de capitalização das empresas, sobretudo por meio de compra de máquinas e equipamentos e da subscrição de debêntures e ações. Aos bancos de investimento é vedado manter contas correntes (o que caracterizaria investimentos a curto prazo) e captam recursos pela emissão de CDB e RDB, através da captação e repasse de investimentos de origem externa e interna, e pela venda de fundos de investimento.

Estas instituições financeiras também têm a função de orientar a aplicação dos recursos repassados via subscrição e aquisição de títulos, ordenando e ampliando a capacidade produtiva da economia; incrementando a produtividade, racionalizando e modernizando as empresas, bem como aumentando sua eficiência; promovendo o desenvolvimento tecnológico, via treinamento ou assistência técnica.

Os bancos de investimentos dão fundamento à estrutura capitalista privada, podendo, inclusive, apoiar órgãos e empresas do estado em determinadas circunstâncias, sendo-lhes porém vedado atuar no setor de empreendimentos imobiliários. Suas operações ativas são determinadas pelo

MNI, preparado e editado pelo Banco Central, e compreendem empréstimos a prazo mínimo de um ano para financiamento de capital fixo e de giro; aquisição de ações e obrigações para investimento ou revenda no mercado de capitais; repasse de recursos obtidos internamente ou no exterior, bem como lhes prestar garantia. (FORTUNA, 1999, p.24)

Sua atividade, no entanto não é livre, conforme lembra Lopes; Rosseti (1992, p.352), ao enumerar várias limitações legais (lei 4728/65):

Responsabilidade direta por cliente não pode exceder a 5% do valor total das aplicações
 O valor médio das operações por cliente não pode exceder a 2,5% do montante total das aplicações; e
 O total das responsabilidades por todas as operações passivas não pode ultrapassar doze vezes o total do capital realizado mais as reservas livres (...)"

3.4 OS BANCOS MÚLTIPLOS

Os bancos múltiplos alteraram significativamente a estrutura do Sistema Financeiro Nacional e foram criados a partir da Resolução 1.524/88 do Banco Central, com a finalidade, de acordo com Fortuna (1999, p.28;29), de racionalizar a administração das instituições financeiras, permitindo que empresas de um mesmo grupo constituam personalidade jurídica única, agregando sua estrutura contábil de balanço e caixa e minimizando seus custos, sem que confundam suas funções ou estruturas administrativas.

Deste modo, foi facilitado aos bancos comerciais privados, aos bancos de investimento, às sociedades de crédito imobiliário e sociedades de crédito, financiamento e investimento agrupar-se em uma mesma organização bancária, que se poderia formar por fusão, incorporação, cisão, transformação ou constituição direta.

Os bancos múltiplos atuam em todos os segmentos do mercado financeiro e exercem suas funções por meio de carteiras, relacionadas pelo autor já citado (1999, p. 29): Carteira comercial, regulamentada pelo Banco Central; carteiras de

investimento; carteira de crédito imobiliário; carteira de aceite e carteira de desenvolvimento. É necessária a existência de duas carteiras, ao mínimo, para que se configure a existência de banco múltiplo.

3.5 INSTITUIÇÃO FINANCEIRA

Em 1929, em São Paulo, foi fundada a Instituição Financeira. Nesta época a conjuntura econômica mundial passava por um momento especialmente difícil, em reflexo à quebra da bolsa de Nova York, e ao impacto das revoluções de 1924, 1930 e 1932. (Publicação interna, p.20)

O grande passo para a criação do Sistema Financeiro da Instituição Financeira foi dado com a criação do Banco de Investimento e da Financiadora. Posteriormente, o Sistema adaptou-se às redes de computadores e demais serviços eletrônicos com a constituição da Serval. Simultaneamente, aplicou recursos na agropecuária, fundando uma Companhia de Desenvolvimento. No ano de 1967, para atuar na Bolsa de Valores, criou a Corretora. Com o início dos anos setenta apresentou aos brasileiros o financiamento por leasing, com a criação da Companhia de Leasing – Arrendamento Mercantil S.A. Mas para tantas empresas atuassem com eficiência era necessário que uma delas prestasse serviços básicos a todas, dando azo à criação de uma empresa de serviços auxiliares, ainda em 1970. Dois anos depois, foi criada uma empresa de Empreendimento e Serviços. (Publicação interna, p.21)

Em outubro de 1997 a instituição foi adquirida por um grande Grupo Financeiro e trocou de razão social.

3.6 MODALIDADES DE FINANCIAMENTOS

Diante de um período de retração nacional, como em reflexo da crise econômico-financeiro mundial, percebe-se a importância dos financiamentos

perante um mercado que precisa incrementar seus investimentos ou suas operações. A falta de disponibilidade de recursos provoca a inadimplência financeira, cuja avaliação é fundamental para que as políticas adotadas por empresas e banco sejam benéficas para todos os agentes envolvidos.

O financiamento de caminhões é destinado à aquisição de bens duráveis com valor e prazo pré-determinados, que devem ser pagos em prestações mensais. O bem adquirido serve como garantia da operação, ficando alienado ao banco quando a modalidade do financiamento for CDC ou FINAME - e arrendado quando for Leasing, até a quitação do financiamento. Os sistemas de financiamentos utilizados são o SAC e a Tabela Price que também é conhecida como Sistema Francês de Amortização. O risco de inadimplência fica por conta do banco financiador.

Os financiamentos calculados pelo SAC usualmente resultam numa prestação inicial de maior valor quando comparada à prestação equivalente no sistema da Tabela Price, visto que inclui também nesta parcela o início da amortização do principal. Desde modo, visto que os juros são calculados sobre o principal, a amortização se torna mais rápida e diminui o valor dos juros ao final do pagamento.

Na tabela Price as prestações e o saldo devedor são corrigidos mês a mês de acordo com a TR pelos bancos privados e anualmente pela CEF. Tendo em vista que a amortização inicial dos juros é menor, neste sistema o saldo devedor do comprador começa a se reduzir a partir da metade do número de anos estabelecido em contrato, e, como as prestações incidem na mesma periodicidade que o reajuste do saldo devedor, não há resíduos a serem pagos pelo comprador ao final do financiamento.

O sistema financeiro oferece diversos tipos de empréstimos, que variam de acordo com a capacidade de pagamento, interesse, mercado, entre outros fatores. Nesta pesquisa serão analisados os mais utilizados na Instituição Financeira.

3.6.1 Leasing (ou Arrendamento Mercantil)

O Leasing é uma operação de longo prazo na qual a Arrendadora adquire um bem, escolhido pela Arrendatária, para uso desta em prazos e condições estipuladas em contrato com fixação de valor residual e opção de compra ao término do contrato. O valor da compra pode ser definido de acordo com o valor de mercado ou com o VRG cujo percentual é definido em contrato com base no prazo de operação e contabilizada a depreciação do bem (FORTUNA, 1999, p. 177). O financiamento por Leasing permite a aquisição de qualquer bem, móvel ou imóvel, nacional ou importado, sem que a empresa se descapitalize, e seu custo pode ser lançado como despesa operacional, o que possibilita a atualização do equipamento, permitindo a fruição sem a propriedade.

Segundo Fortuna (1999, p. 177), os benefícios mais relevantes que este sistema traz ao arrendatário são o financiamento integral do bem, a liberação do capital de giro, a possibilidade de atualização do bem durante a vigência do contrato, prazo de operação compatível com a amortização econômica, possibilidade de flexibilidade dos prazos, dedução de aluguéis e não imobilização de equipamento (o que gera dupla economia de imposto de renda), maior eficácia fiscal pela aceleração da depreciação, simplicidade contábil e melhoria dos índices financeiros.

O arrendamento é um contrato entre duas partes: o arrendador, que é o dono do ativo, e o arrendatário, que é o seu usuário. Do ponto de vista de um arrendatário, o arrendamento é um financiamento flexível e permite melhor programação de mais investimentos permanentes. Através do arrendamento, uma empresa pode manter-se atualizada com os avanços tecnológicos e deduzir do imposto de renda os pagamentos periódicos. Os arrendadores são beneficiados com as deduções fiscais proporcionadas pelas despesas com depreciação e com encargos financeiros. (GROPPELLI & NIKBAKHT, 1999, p. 292)

Como principais características do Leasing, aponta-se o pagamento à vista ao fornecedor; o faturamento do equipamento em nome da Arrendadora; a concessão de prazo de vinte e quatro ou trinta e seis meses; a não imobilização do equipamento; a depreciação acelerada do bem; a dedutibilidade das contra-prestações do Imposto de Renda; a admissão de qualquer equipamento com

inclusão de impostos, acessórios e serviços; e a extensão das garantias do equipamento à arrendatária;

Os beneficiários das operações de Leasing são as Pessoas Físicas e Jurídicas, exceto empresas de economia mista, públicas e cartórios. Os Bens passíveis de negociação incluem Máquinas e equipamentos novos ou usados, nacionais ou importados, inclusive serviços, impostos e acessórios.

A principal garantia é o arrendamento do bem e o sistema de amortização é o Sistema Price, com entrada mínima sugerida de 20% e vencimento na data de aniversário da contratação, admitida a adequação. Como principais indexadores podemos citar a TR, o dólar, o CDI, ou ainda com taxa pré-fixada, sendo este último o utilizado pela Instituição Financeira.

A Incidência de Imposto sobre Serviços é de 0,25%, cobrado nas parcelas, e o seguro do negócio é obrigatório, em nome do arrendatário e com cláusula que indica como beneficiária a Arrendadora.

3.6.2 FINAME – Agência Especial de Financiamento Industrial

De acordo com Silva (1997, p. 196), financiamentos de longo prazo tendem a ser utilizados pelas empresas para financiar bens do ativo imobilizado, tal como o FINAME, uma linha de financiamento do BNDES, destinado a projetos de expansão das empresas. Lembra Fortuna (1999, p. 150) que o BNDES objetiva amparar financeiramente empresas com sede no Brasil cujos projetos se incluam no âmbito das “Políticas Operacionais do Sistema BNDES”, operando diretamente ou por meio de agentes financeiros.

As solicitações de financiamento ao BNDES devem ser iniciadas com uma consulta prévia, na qual são especificadas as características básicas da empresa solicitante e do seu empreendimento, necessários ao enquadramento da operação nas Políticas Operacionais do sistema BNDES. Esta consulta prévia deve ser encaminhada diretamente ou por intermédio de um dos agentes financeiros à Carteira Operacional de Enquadramento da área de Crédito do Sistema BNDES. (FORTUNA, 1999, p. 150)

Trata-se de uma modalidade de financiamento para aquisição de máquinas e equipamentos nacionais novos; e à medida que o vencimento das parcelas torna-se igual ou inferior a um ano, seus valores são transferidos para o passivo circulante.

Suas principais características são ser um financiamento de longo prazo, com pagamento ao fornecedor após o repasse do recurso pela FINAME, tendo o equipamento faturado em nome do Financiador e tendo a possibilidade de inclusão no contrato de carência de três a doze meses sem amortização durante o período, além de permitir ao beneficiário a imobilização do equipamento e o benefício de crédito do Imposto sobre a ICMS.

Quando aos valores máximos para financiamento, há vários critérios. São concedidos financiamentos de 80% à média empresa com R.O.B - entre sete milhões oitocentos e setenta e cinco mil reais a quarenta e cinco milhões de reais; e à grande empresa com R.O.B. superior a quarenta e cinco milhões de reais.

Financiamentos de 90%, por sua vez, são concedidos à micro empresa com R.O.B. até novecentos mil reais e à pequena empresa com R.O.B. entre novecentos mil reais e sete milhões oitocentos e setenta e cinco mil reais. Também estão aptas para receber esta modalidade de financiamento os transportadores autônomos de cargas e as empresas de qualquer porte dentro dos programas regionais e sistemas integrados de transportes de passageiros.

Podem ser Beneficiárias deste sistema as pessoas físicas ou Jurídicas, exceto as empresas públicas ou de economia mista. Os bens que podem ser objeto do financiamento são os Equipamentos novos cadastrados na FINAME com Índice de Nacionalização maior ou igual a 60%.

Garantia principal é a Alienação fiduciária e o Sistema de amortização é o Sistema SAC com flutuação, tendo como Entrada mínima: 10% ou 20% e Vencimento todo dia quinze do segundo mês subsequente ao crédito ou dia quinze após prazo de carência. O Indexador é a TJLP - Pré-Flutuante e o sistema é isento de impostos.

3.6.3 Crédito Direto ao Consumidor - CDC

O CDC é uma linha de crédito para aquisição de máquinas e equipamentos novos ou usados nacionais ou importados com comprovação do direcionamento pela emissão de Nota Fiscal com Alienação Fiduciária a favor do Agente Financeiro.

O prazo desta modalidade de financiamento varia na maior parte dos casos entre três e vinte e quatro meses e, usualmente, financia de 50 a 80% do valor do bem. As taxas são prefixadas no caso das operações com prazo superior a trinta dias e vinculado à TR, se com prazo superior a quatro meses, sendo vedado à financiadora vinculá-las à variação cambial (FORTUNA, 1999, p. 130)

Suas características são o pagamento à vista ao fornecedor/beneficiário, a alienação do equipamento ao agente financeiro, e existência de prazos flexíveis, a possibilidade por parte do beneficiário do crédito do ICMS e de imobilizar o equipamento.

Os Beneficiários podem ser as Pessoas físicas ou jurídicas, exceto empresas públicas ou de economia mista. Os bens financiáveis podem ser equipamentos novos ou usados, nacionais ou importados. A garantia principal é a Alienação fiduciária ao Agente Financeiro, no corpo da Nota Fiscal e o Sistema de amortização é o Sistema Price, com Entrada mínima sugerida de 20%, prazo de um a trinta e seis meses, vencimento a trinta dias do crédito em data aniversário, admitida a equalização do primeiro vencimento e Indexador pré-fixado.

O Imposto que recai sobre o financiamento é o IOF com taxa de 1,5% ao ano, amortizado juntamente com as parcelas.

Os três tipos de financiamentos citados (Leasing, FINAME e CDC) apresentam exigências de documentos e informações específicas para avaliação do cadastro do cliente e análise para a concessão do crédito solicitado.

A confecção do cadastro pela Instituição Financeira exige os seguintes documentos:

- cadastro padrão da Instituição devidamente preenchido e Assinado;
- cadastro dos sócios/diretores devidamente preenchido e assinado, juntamente com a cópia de seu registro geral, seu cadastro de pessoa física e comprovante de residência recente (água, luz ou telefone convencional - máximo de dois meses);
- cópia do contrato Social e todas as alterações com a respectiva autenticação da Junta Comercial do estado, ou Estatuto e suas respectivas atas;
- dois últimos balanços e um balancete, ou ainda imposto de renda da pessoa jurídica (do último ano), caso a empresa seja tributado com base no Lucro Presumido ou simples;
- relação do faturamento dos últimos doze meses;
- relação da frota;
- relação de endividamento bancário (curto e longo prazo) com leasing, consórcio, FINAME e outros;
- relação de patrimônio da empresa e dos sócios (que no caso dos sócios pode ser o imposto de renda pessoa física do último ano);
- cópia do cartão do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica em vigor;
- carta de Autorização do Banco Central ; e
- em caso de FINAME, enviar também a Certidão Negativa de Débito do Instituto Nacional de Seguridade Social, a Certidão de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, a Certidão Negativa de Débitos de Tributos e Contribuições Federais e a Certidão Negativa de Débitos quanto à dívida ativa da União, dentro do prazo de validade.

4. PERFIL DO INADIMPLENTE

O estudo realizado teve como base os resultados dos últimos cinco anos conforme relatórios emitidos pela Instituição, das cinquenta e seis transportadoras tomadoras de financiamentos, onze se encontram inadimplentes. Esse demonstrativo inclui tabelas que objetivam traçar o perfil do inadimplente a partir de nove fatores variáveis relevantes, conforme os parâmetros de análise de crédito da Instituição Financeira.

4.1 IDADE DA EMPRESA NA DATA DA CONCESSÃO DO CRÉDITO.

Segundo Silva (1997, p.82) “a análise da idade das empresas propicia-nos importantes informações, de forma que num conjunto de grande número de empresas insolventes, [...], a grande maioria das insolvências ocorre na faixa de três a seis anos da data da fundação.”

Este fator identifica a idade da transportadora na data da concessão do crédito.

TABELA 4 - Idade da Empresa (de 2 a 5 anos, de 6 a 20 anos e acima de 20 anos).

TOTAL DE TRANSPORTADORAS – POR DATA DE FUNDAÇÃO (56)

FUNDAÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
De 2 a 5 anos	11	20%
6 a 20 anos	36	64%
Acima de 20 anos	9	16%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES - POR DATA DE FUNDAÇÃO (11)

FUNDAÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
De 2 a 5 anos	11	100%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES – POR DATA DE FUNDAÇÃO (45)

FUNDAÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
6 a 20 anos	36	80%
Acima de 20 anos	09	20%

Fonte: Elaborado pelo autor

Das onze empresas constantes na categoria com faixa de idade entre dois e cinco anos, todas se tornaram inadimplentes, totalizando o significativo percentual de 100%.

Tais empresas, ainda em seus estágios iniciais de desenvolvimento, exigem um aporte maior de capital e recursos, muitas vezes inalcançáveis a seus sócios ou gerentes, o que dificulta a manutenção da liquidez da empresa em suas contas, visto que não há um nível mínimo de capital circulante líquido.

4.2 COMPROMETIMENTO DO FATURAMENTO MÉDIO MENSAL EM RELAÇÃO AO DESEMBOLSO MENSAL TOTAL

Este fator demonstra o quanto o somatório do desembolso mensal que a transportadora possui, já considerando o desembolso com o financiamento pleiteado, representa sobre o faturamento médio mensal da mesma.

É comum uma empresa conceder o crédito e também estimar o limite máximo que o solicitante pode receber. O mais recomendável é que o limite não seja superior a 1/3 dos recursos próprios do cliente.

TABELA 5 - Comprometimento Faturamento (baixo até 20%, aceitável 20 à 25% e alto acima de 25%).

**TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR COMPROMETIMENTO DO FATURAMENTO
MÉDIO MENSAL. (56)**

C.F.M.M.	TOTAL	PERCENTUAL
Acima de 25%	2	4%
De 20 a 25%	8	14%
Até 20%	46	82%

**TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES - POR COMPROMETIMENTO DO
FATURAMENTO MÉDIO MENSAL. (11)**

C.F.M.M	TOTAL	PERCENTUAL
Acima de 25%	2	18%
De 20 a 25%	7	64%
Até 20%	2	18%

**TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR COMPROMETIMENTO DO
FATURAMENTO MÉDIO MENSAL. (45)**

C.F.M.M	TOTAL	PERCENTUAL
De 20 a 25%	1	2%
Até 20%	44	98%

Fonte: Elaborado pelo autor

A maior concentração de inadimplentes possui comprometimento do faturamento médio mensal superior a 20%, o que indica que tais transportadoras trabalham com margens de lucratividade constantes ou até mesmo em declive, dado o alto grau de reserva de sua receita mensal.

4.3 RESTRIÇÃO DE CRÉDITO JUNTO À SERASA

A SERASA é uma empresa brasileira, criada em 1968, que atua na análise de informações financeiras. Conta com um banco de dados sobre empresas e pessoas físicas que serve de base para a realização de negócios/créditos em todo o Brasil.

Segundo Ross; Westerfield; Jaffe (1995, p.581):

Muitas organizações vendem informações sobre o nível de crédito de empresas. [...] A maneira mais óbvia de obter uma estimativa da probabilidade de pagamento de um cliente é verificando se pagaram contas anteriores. [...] Os bancos geralmente fornecem alguma assistência a seus clientes em termos de aquisição de informação sobre o crédito merecido por outras empresas.

TABELA 6 - Restrição no SERASA (possui restrições – sim, não possui restrições – não)

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR RESTRIÇÕES (56)

RESTRIÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
Sim	12	22%
Não	44	78%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES POR RESTRIÇÕES . (11)

RESTRIÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
Sim	7	63%
Não	4	37%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR RESTRIÇÕES (45)

RESTRIÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
Sim	5	11%
Não	40	89%

Fonte: Elaborado pelo autor

Nota-se que 22% das empresas transportadoras (das cinquenta e seis levantadas) possuíam alguma restrição junto ao órgão; dentre estas, a maioria encontrava-se inadimplente.

4.4 PONTUALIDADE NA SOLVÊNCIA DAS OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS

Para uma empresa satisfazer suas obrigações tempestivamente ela precisa ter liquidez, que nada mais é que a facilidade e disponibilidade de dinheiro

para pagar suas contas a dizer, seu grau de solvência. Administra-se a liquidez equiparando prazos de dívidas e de ativos, gerando caixa suficiente para pagar fornecedores e credores. Existem três medidas básicas de liquidez: o capital circulante líquido, que representa o capital disponível; o índice de liquidez corrente e o índice de liquidez seco.

De acordo com Groppelli; Nikbakht; (1999, p. 409; 410), o índice de liquidez corrente é a relação entre o ativo e o passivo circulantes, e indica a margem de disponibilidade financeira da empresa para satisfazer as dívidas a curto prazo; O índice de liquidez seco concentra-se nos ativos mais facilmente convertíveis em caixa, eliminando os estoques do cálculo. Seu percentual final deve ser necessariamente inferior ao índice de liquidez corrente.

A Instituição Financeira checa a pontualidade do cliente através de consultas a outras instituições financeiras e a fornecedores do mesmo.

TABELA 7 - Pontualidade nos pagamentos (pontual – sim, não pontual – não)

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR PONTUALIDADE (56)

PONTUALIDADE	TOTAL	PERCENTUAL
Sim	40	71%
Não	16	29%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES POR PONTUALIDADE . (11)

PONTUALIDADE	TOTAL	PERCENTUAL
Sim	3	27%
Não	8	73%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR PONTUALIDADE (45)

PONTUALIDADE	TOTAL	PERCENTUAL
Sim	37	82%
Não	8	18%

Fonte: Elaborado pelo autor

Do total das inadimplentes, 73% não demonstrou pontualidade nos seus pagamentos.

4.5 DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS

Uma empresa pode solicitar ao cliente um demonstrativo financeiro, visando avaliar o seu desempenho. Segundo Groppelli; Nikbakht; (1999, p. 400; 405) pode-se avaliar tais demonstrativo através do estudo do conteúdo da demonstração de resultado do exercício e do balanço patrimonial; pode-se também analisar os demonstrativos do fluxo de caixa e das origens e aplicações dos recursos; pode-se examinar as relações entre o demonstrativo de resultado e o balanço patrimonial usando a análise através dos índices financeiros. Pelo estudo destes demonstrativos é possível focalizar fragilidades nos sistemas de operações financeiras e promover ações saneadoras apropriadas, bem como estabelecer os mais efetivos meios de alocação de fundos e recursos. Segundo Gitman “a empresa se habilitará para analisar sua situação de **liquidez, atividade, endividamento e lucratividade**” (GITMAN, 1997, p. 697).

A Instituição Financeira solicita os dois últimos balanços e balancete recente, e através de seus analistas, realiza uma análise comparativa.

TABELA 8 - Demonstrativos Financeiros (situação econômico-financeira ruim, satisfatória ou boa).

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR DEMONSTRAÇÃO CONTÁBIL. (56)

Demonstração contábil	TOTAL	PERCENTUAL
Ruim	2	4%
Satisfatória	45	80%
Boa	9	16%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS **INADIMPLENTES** POR DEMONSTRAÇÃO CONTÁBIL. (11)

Demonstração contábil	TOTAL	PERCENTUAL
Satisfatória	11	100%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR DEMONSTRAÇÃO CONTÁBIL. (45)

Demonstração contábil	TOTAL	PERCENTUAL
Ruim	2	4%
Satisfatória	34	76%
Boa	9	20%

Fonte: Elaborado pelo autor

Verifica-se que a maioria das empresas tinha uma situação econômica-financeira satisfatória, inclusive a totalidade daquelas que, decorridos os prazos de pagamento, tornaram-se inadimplentes.

4.6 IDADE MÉDIA DA FROTA

É calculado através de uma média aritmética dos caminhões constantes na frota diminuindo do ano corrente.

TABELA 9 - Idade Média da Frota (baixa até 4 anos – aceitável de 4 a 7 anos – alta acima de 7 anos).

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR IDADE MÉDIA (56)

IDADE MÉDIA	TOTAL	PERCENTUAL
Alta	4	8%
Aceita	36	64%
Baixa	16	28%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES POR IDADE MÉDIA. (11)

IDADE MÉDIA	TOTAL	PERCENTUAL
Alta	2	18%
Aceita	4	36%
Baixa	5	46%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR IDADE MÉDIA (45)

IDADE MÉDIA	TOTAL	PERCENTUAL
Alta	2	5%
Aceita	32	71%
Baixa	11	24%

Fonte: Elaborado pelo autor

As empresas com maior índice de inadimplência foram aquelas cuja frota tinha idade inferior a quatro anos (46%), seguidas daquelas com frota aceitável para os parâmetros de análise de crédito, com idade médio entre quatro e sete anos (36%).

4.7 GRAU DE ONERAÇÃO DA FROTA

O grau de oneração da frota é medido conforme o percentual de caminhões onerados em financiados, perante a quantidade total de caminhões constantes na frota.

TABELA 10 - Grau de oneração da frota (até 35% - baixa; de 35 a 50% - aceitável; acima de 50% - alta).

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR ONERAÇÃO (56)

ONERAÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
Alta	7	13%
Aceita	34	61%
Baixa	15	56%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES POR ONERAÇÃO. (11)

ONERAÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
Alta	1	1%
Aceita	10	90%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR ONERAÇÃO (45)

ONERAÇÃO	TOTAL	PERCENTUAL
Alta	6	13%
Aceita	24	53%
Baixa	15	34%

Fonte: Elaborado pelo autor

Dentre as transportadoras inadimplentes, 90% apresentaram uma frota com grau de oneração aceitável para os parâmetros da Instituição.

4.8 PRAZO DOS FINANCIAMENTOS

O prazo de financiamento geralmente é escolhido pelo cliente; porém, somente será acatado perante o enquadramento nas condições relativas a cada produto ou modalidade de financiamento oferecida pela Instituição.

Modalidade FINAME: de três a sessenta meses.

Leasing: de vinte e quatro ou trinta e seis meses.

CDC: de um a trinta e seis meses.

TABELA 11 - Prazo dos Financiamentos (está dividido em três intervalos, de 1 a 24 meses, de 25 a 36 meses e de 37 a 60 meses)

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR PRAZO (56)

PRAZO/MESES	TOTAL	PERCENTUAL
1 a 24	2	4%
25 a 36	5	9%
37 a 60	49	87%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES POR PRAZO. (11)

PRAZO	TOTAL	PERCENTUAL
37 a 60	11	100%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR PRAZO (45)

PRAZO	TOTAL	PERCENTUAL
1 a 24	2	4%
25 a 36	5	11%
37 a 60	38	84%

Fonte: Elaborado pelo autor

Nota-se uma preferência pelos prazos mais longos, de trinta e sete e sessenta meses (87%), o que justifica-se pelo alto valor dos bens financiados e a busca pelo menor comprometimento sobre o faturamento. A preferência pelo prazo mais longo também se aplica aos inadimplentes, pois a totalidade destas optou por prazos entre trinta e sete e sessenta meses.

4.9 PERCENTUAL DE ENTRADA NO FINANCIAMENTO.

Representa, em termos percentuais sobre o valor total do caminhão que está sendo financiado, quanto que a transportadora esta desembolsando no ato da aquisição.

TABELA 12 - Percentual de Entrada (está dividido em três intervalos, de 0 a 20%, de 21 a 40% e acima de 41%).

TOTAL DE TRANSPORTADORAS FINANCIADAS -POR PERCENTUAL DE ENTRADA (56)

ENTRADA	TOTAL	PERCENTUAL
0 a 20%	8	14%
21% a 40%	37	66%
Acima 41%	11	20%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS INADIMPLENTES POR PERCENTUAL DE ENTRADA. (11)

ENTRADA	TOTAL	PERCENTUAL
0 a 20%	8	73%
21% a 40%	3	27%
Acima 41%	0	0%

TOTAL DE TRANSPORTADORAS ADIMPLENTES - POR PERCENTUAL DE ENTRADA (45)

ENTRADA	TOTAL	PERCENTUAL
21% a 40%	34	76%
Acima 41%	11	24%

Fonte: Elaborado pelo autor

Apenas uma minoria (14%) optou pelo mínimo, o que compreende de 0 a 20% do valor total do caminhão; e, dentre estas, todas se tornaram inadimplentes.

5 ANÁLISE ESTATÍSTICA DOS DADOS

Para a análise estatística utilizou-se do teste de associação estatístico qui-quadrado para avaliar se a inadimplência esta associada a cada um dos nove fatores ao qual o banco coloca como indispensáveis na análise do crédito.

Os dados estão em nível nominal de mensuração, oriundos de uma única amostra, divididos em categorias (*SIM/NÃO* ou *ALTA/MÉDIA/BAIXA*), dentro de cada grupo de variáveis.

Os testes foram realizados separadamente entre a inadimplência que foi considerada variável 1, e cada um da outros fatores, para que se pudesse individualizar a associação de cada uma sobre a inadimplência, e na ocorrência desta associação, avaliar sua importância.

Para aplicação das provas foram estabelecidas as seguintes hipóteses a serem testadas:

Hipótese Nula (H_0): A ocorrência de inadimplência não está associada à variável.

Hipótese Alternativa (H_a): a ocorrência de inadimplência está associada à variável.

Foi adotado Nível de Significância de 5,0% ($\alpha = 0,05$).

A correlação foi avaliada pelo grau de associação entre as variáveis, medido pelo Coeficiente de Contingência

O coeficiente de contingência é calculado pela fórmula: (BARBETA, 1999, P. 237)

$$C = \sqrt{\frac{K - \chi^2}{(K-1) - (n + \chi^2)}}$$

χ^2 = qui-quadrado observado
 n = tamanho total da amostra
 C = Coeficiente de Contingência
 k = Menor número entre linhas e colunas

O qui-quadrado crítico é dado pela tabela abaixo já estruturada que considera o nível de significância e o grau de liberdade (gl) como fatores predominantes.

TABELA 13 – Distribuição qui-quadrado

Gl	Área na cauda superior						
	0,250	0,100	0,050	0,025	0,010	0,005	0,001
1	1,32	2,71	3,84	5,02	6,63	7,88	10,8
2	2,77	4,61	5,99	7,38	9,21	10,6	13,8
3	4,11	6,25	7,81	9,35	11,3	12,8	16,3
4	5,39	7,78	9,49	11,1	13,3	14,9	18,5
5	6,63	9,24	11,1	12,8	15,1	16,7	20,5
6	7,84	10,6	12,6	14,4	16,8	18,5	22,5
7	9,04	12,0	14,1	16,0	18,5	20,3	24,3
8	10,2	13,4	15,5	17,5	20,1	22,0	26,1
9	11,4	14,7	16,9	19,0	21,7	23,6	27,9
10	12,5	16,0	18,3	20,5	23,2	25,2	29,6
11	13,7	17,3	19,7	21,9	24,7	26,8	31,3
12	14,8	18,5	21,0	23,3	26,2	28,3	32,9
13	16,0	19,8	22,4	24,7	27,7	29,8	34,5
14	17,1	21,1	23,7	26,1	29,1	31,3	36,1
15	18,2	22,3	25,0	27,5	30,6	32,3	37,7
16	19,4	23,5	26,3	28,8	32,0	34,3	39,3
17	20,5	24,8	27,6	30,2	33,4	35,7	40,8
18	21,6	26,0	28,9	31,5	34,8	37,2	42,3
19	22,7	27,2	30,1	32,9	36,2	38,6	43,8
20	23,8	28,4	31,4	34,2	37,6	40,0	45,3
21	24,9	29,6	32,7	35,5	38,9	41,4	46,8
22	26,0	30,8	33,9	36,8	40,3	42,8	48,3
23	27,1	32,0	35,2	38,1	41,6	44,2	49,7
24	28,2	33,2	36,4	39,4	43,0	45,6	51,2
25	29,3	34,4	37,7	40,6	44,3	46,9	52,6
26	30,4	35,6	38,9	41,9	45,6	48,3	54,1
27	31,5	36,7	40,1	43,2	47,0	49,6	55,5
28	32,6	37,9	41,3	44,5	48,3	51,0	56,9
29	33,7	39,1	42,6	45,7	49,6	52,3	58,3
30	34,8	40,3	43,8	47,0	50,9	53,7	59,7
40	45,6	51,8	55,8	59,3	63,7	66,8	73,4
50	56,3	63,2	67,5	71,4	76,2	79,5	86,7
60	67,0	74,4	79,1	83,3	88,4	92,0	99,6
70	77,6	85,5	90,5	95,0	100	104	112
80	88,1	96,6	102	107	112	116	125
90	98,6	108	113	118	124	128	137
100	109	118	124	130	136	140	149

Fonte: FICHER R., *apud* LEVIN, J. 1987, p. 361

O grau de liberdade tem o objetivo de definir a ocorrência de valores diferentes em uma amostra e é medido pela fórmula: (BARBETA, 1999, p. 227)

$$gl = (c-1).(l-1),$$

"c" = número de colunas
"l" = número de linhas

O qui-quadrado observado é calculado pela fórmula: (BARBETA, 1999, P. 225).

$$\chi^2 = \sum \frac{(O-E)^2}{E}$$

"O" = frequência observada
"E" = frequência esperada.

A frequência esperada é calculada pela fórmula (BARBETA, 1999, p. 225):

$$E = \frac{\text{Total da Linhas} \times \text{Total da Colunas}}{\text{Total Geral}}$$

5.1. RESULTADO DOS TESTES

TABELA 14 – Resultado dos testes

Obs : Considerar sempre como VARIÁVEL 1 (**VAR 1**) a Inadimplência.

VAR 2	gl	Qui-quadrado Crítico	Qui-quadrado observado	H ₀	Coefficiente de Contingência
Idade da Empresa	2	5,99	56,00	REJEITADA	1,000
Comprometimento Faturamento	2	5,99	38,33	REJEITADA	0,900
Restrição no SERASA	1	3,84	14,48	REJEITADA	0,641
Pontualidade nos Pagamentos	1	3,84	13,07	REJEITADA	0,615
Demonstrativos Financeiros	2	5,99	3,34	ACEITA	0,336
Idade Média da Frota	2	5,99	5,36	ACEITA	0,418
Grau de Oneração da Frota	2	5,99	5,85	ACEITA	0,435
Prazo dos Financiamentos	2	5,99	1,95	ACEITA	0,259
Percentual de Entrada	2	5,99	38,53	REJEITADA	0,902

Fonte: Elaborado pelo autor.

5.1.1 Comentários

Os resultados indicam associação entre “Inadimplência” e as seguintes variáveis: “Idade da Empresa”, “Comprometimento Faturamento”, “Restrições no SERASA”, “Pontualidade nos Pagamentos” e “Percentual de Entrada”.

As variáveis “Demonstrativo Financeiros”, “Idade Média da Frota”, “Grau de Oneração da Frota” e “Prazo de Financiamento” não apresentam evidências de associação à “Inadimplência”.

O Coeficiente de Contingência indica à Correlação com fortes associações entre “Inadimplência” e “Idade da Empresa”, “Comprometimento Faturamento” e “Percentagem de Entrada”, sugerindo grande dependência entre elas.

As variáveis “Restrição no SERASA” e “Pontualidade nos Pagamentos” também apresentam importante associação à “Inadimplência”, o que já não acontece com a variável “Prazo de Financiamento”.

As variáveis “Demonstrativos Financeiros”, “Idade Média da Frota”, “Grau de Oneração da Frota” e “Prazo de Financiamento”, como já foi dito, não sugerem associação à “Inadimplência”.

5 CONCLUSÃO

As transportadoras impulsionadas pela elevação do faturamento ou até mesmo pela necessidade de renovar a frota acabam adquirindo caminhões, e por se tratar de bens com valores elevados com grandes valores agregados e pelo fato de ter a obrigatoriedade de manter um montante de capital circulante necessário no cotidiano como forma de capital de giro, adquirem os mesmo através de financiamentos junto a instituições financeiras, e não adequando seus custos a suas receitas, acabam engrossando o percentual de inadimplência, que no caso da carteira de transportadoras da Instituição Financeira, atinge 19,6%.

Através da análise analítica posso chegar a conclusão que a inadimplência na carteira das cinquenta e seis transportadoras que adquiriram caminhões através de financiamentos no período de 1997 junto à Instituição Financeira, está diretamente associada a cinco dos nove fatores ao qual a Instituição julga indispensável na análise do crédito. Está associada aos fatores Idade da Empresa, Comprometimento sobre o Faturamento Médio Mensal, Restrições Junto ao SERASA, Pontualidade nos Pagamentos e Percentual de Entrada.

A transportadora inadimplente na sua totalidade apresentava a idade na data de concessão de crédito entre dois e cinco anos, sendo que destas a maioria apresentava um comprometimento sobre seu faturamento médio mensal acima de 20%, restrições junto ao SERASA, impontualidade na solvência de seus compromissos financeiros e disponibilizavam recursos como forma de entrada no financiamento menos que 20% do valor total do caminhão.

Entre estes cinco fatores, os fatores Idade da Empresa, Comprometimento sobre o Faturamento Médio Mensal e Percentual de Entrada, são os fatores que apresentam uma forte correlação com a Inadimplência.

As operações de financiamentos de caminhões na Instituição seguem as normas de análise de crédito da própria Instituição. Porém para diminuir o risco de inadimplência levando em consideração a forte correlação, poderia ser adotado um aumento do percentual de entrada para no mínimo 25%, mesmo quando se tratar de uma operação de FINAME que oferece, conforme política do BNDES, entradas mínimas de 10 e 20% dependendo da R.O.B. da transportadora. Entretanto estas mudanças não se enquadram dentro da realidade, uma vez que existe dentro do mercado de financiamentos de caminhões uma série de instituições financeiras que oferecem financiamentos de até 100% do valor do bem. A imposição de um percentual mínimo de entrada causaria uma queda acentuada na demanda por financiamentos.

Poderia-se ainda diminuir o C.F.M.M. para 18% e conceder o crédito somente a transportadoras com mais de 5 anos de experiência de atuação no segmento.

Nas operações de financiamento de caminhão, o próprio caminhão é instrumento de garantia e fica alienado à Instituição no caso de CDC e FINAME, e no nome da companhia de Leasing com arrendamento a transportadora no caso de Leasing. No caso de inadimplência cabe à Instituição através de busca e apreensão tomar a posse do caminhão e amparado pela liberação judicial comercializa-lo para cobrir o saldo devedor, cabendo ainda, caso o valor levantado com a venda do caminhão não seja suficiente para liquidação do saldo devedor, acionar a transportadora a liquidar o saldo restante. Sendo assim, o aspecto da entrada se torna muito importante, uma vez que quanto maior for a entrada menor será o saldo devedor e o risco de cobri-lo com a comercialização do bem, caso aconteça inadimplência.

Mesmo diante de um ajuste no processo de análise de crédito e por mais eficaz que o mesmo seja, nenhuma Instituição Financeira está livre do risco de inadimplência, pois durante o prazo do financiamento, podem ocorrer vários percalços impulsionados por mudanças no cenário econômico ao qual não é possível detectar.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBETTA, Pedro Alberto – *Estatística aplicada às ciências sociais*. 3. ed. UFSC: Florianópolis. 1999.

FORTUNA, Eduardo. *Mercado financeiro, produtos e serviços*. 11 ed. Rio de Janeiro: Quality Mark, 1999.

GITMAN, Lawrence J. *Princípios de administração financeira*. 7. ed. São Paulo: Hbra, 1997.

GROPPELLI, A.A.; NIKBAKHT, Ehsan. *Administração financeira*. 3 /d. Saraiva: São Paulo, 1999.

LEVIN, Jack – *Estatística aplicada a ciências humanas*. 2. ed. Harbra: São Paulo. 1987.

LOPES, J. do C. & ROSSETI, J. P. *Economia monetária*. São Paulo, Atlas, 1992.

MODENA, Carla. *Crédito ganha importância no lucro dos bancos: com a tendência de estabilidade dos juros e do câmbio, diminui a oportunidade de rendimentos elevados de tesouraria nas instituições*. Gazeta Mercantil, São Paulo, p. B-1, 17 janeiro 2000.

Normas da ABNT. Disponível no site: <<http://www.pcdpesquisa.com.br/normas>> acesso em: 07/08/2002.

Publicação interna da Instituição Financeira, 23p.

REIS, Neuto G. dos. A escolha faz a eficiência. *Rev. Empreendedor: inovação e valor aos negócios*. Ano 8, nº 92. Junho 2002.

ROSS, S. A; WESTERFIELD, R.W; JAFFE, F. *Administração financeira*. São Paulo: Atlas, 1995.

SECURATO, J. R. *Decisões financeiras em condições de risco*. Atlas: São Paulo, 1993.

SERASA. Disponível no site: <http://www.serasa.com.br/produtos/cbureau_per-resp.htm> acesso em: 20/07/2002.

SIEGEL, Sidney – *Estatística não-paramétrica: para as ciência do comportamento*. McGraw-Hill do Brasil: São Paulo. 1975.

SILVA, José Pereira da. *Gestão e análise de risco de crédito*. São Paulo: Atlas, 1997.

Situação da frota no Brasil. Disponível no site: <http://www.guiadotrc.com.br/advocacia/frota.asp> acesso em: 02/09/2002.

ANEXOS

ANEXO 1

Documentação para confecção/complementação do cadastro.

Documentação necessária para confecção/complementação do cadastro.

- Cadastro padrão do devidamente preenchido e assinado.
- Cadastro dos sócios/diretores devidamente preenchido e assinado, juntamente com **RG**, **CPF** e comprovante de residência recente (água, luz ou telefone convencional- máximo de dois meses).
- Cópia do Contrato Social e todas as alterações com a respectiva autenticação da **JUCESC** ou Estatuto e suas respectivas Atas.
- Dois últimos balanços e um balancete ou **IRPJ** (do último ano), caso o cliente seja tributado com base no Lucro Presumido ou **SIMPLES**, com assinatura do cliente e contador.
- Relação de faturamento dos últimos doze meses, com assinatura do cliente do cliente e contador.
- Relação de frota.
- Relação de endividamento bancário (curto e longo prazo) com leasing, consórcio, finame e outros.
- Relação de patrimônio da empresa e dos sócios (que no caso dos sócios pode ser o IRPF do último ano).
- Cópia do cartão do **CNPJ** em vigor.
- Carta de Autorização do **BACEN**.
- Em caso de **FINAME**, enviar também a **CND do INSS**, **A CRF do FGTS**, a **CND de Tributos e Contribuições Federais** e a **Certidão Quanto a Dívida Ativa da União**, dentro do prazo de validade.

- Caso a empresa/sócios tenham participação em outras empresas, anexar também:
 1. Dois últimos balanços e um balancete recente.
 2. Relação de faturamento dos últimos doze meses.
 3. Abertura do endividamento bancário (curto e longo prazo) com leasing, consórcios.
 4. Carta de Autorização do **BACEN**.

ANEXO 2

Ficha Cadastral Pessoal Jurídica

Ficha Cadastral Pessoa Jurídica

Nº da Agência NIP

Para uso do Banco

Nome									
Nome Fantasia									
Data da Fundação		Origem do Capital		CNPJ				Pessoa Rural <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	

Dados Básicos

Ramo de Atividade									
Porte da Empresa <input type="checkbox"/> Micro <input type="checkbox"/> Pequena <input type="checkbox"/> Média <input type="checkbox"/> Grande									
Faturamento Líquido Anual		Mês / Ano		Caixa Postal		CEP		Telefone (DDD/Nº/Ramal)	
Endereço - Sede da Empresa (logradouro)							Número		E-MAIL
Bairro		CEP		Município		UF		País	

Dados Complementares

Registro da Junta		Data (M/A)		Inscrição Municipal		Inscrição Estadual		Nº Empregados	
Praça com Filiais						Telex/DDD/Nº			
FAX/DDD/Nº				Capital Empresa Aberto <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não		Capital Social-R\$		Capital Realizado-R\$	
Capital Autorizado-R\$				Forma de Constituição					
Compras Último Exercício				Vendas Último Exercício				Renda Bruta Agropecuária Anual	
% Importação s/ Compra		% Exportação s/ Venda		Principais Produtos				% s/ Faturamento	

Antecessoras

Nome								Data da Sucessão	

Transportadoras

Quantidade da Frota				Valor Líquido da Frota			
---------------------	--	--	--	------------------------	--	--	--

Acionistas/ Sócios/ Titulares

Nome	CNPJ/CPF	Nacionalidade	Data Entrada	% Sobre Capital Volante	% Sobre Capital Total

Diretores/ Sócios/ Gerentes

Nome	CPF	Cargo	Há Qto Tempo

Conselho de Administração

Nome	CPF	Cargo	Há Qto Tempo

	Espécie	Endereço	UF	Valor Atual - R\$	Hipotecado	Financiado	Quit
Patrimônio/ Imóveis							
Caso haja necessidade de prestar informações adicionais, relacioná-las em folha à parte							
Participação da Pessoa Jurídica em Outras Empresas	CNPJ	Nome da Empresa	Sede	Capital Social			% So Capit Vota
Participação Relevante dos Sócios/ Diretores	CNPJ	Empresa em que Participa ou Participou	Participante				
	Cargo	Desde	Até	% Sobre Capital			
	CNPJ	Empresa em que Participa ou Participou	Participante				
	Cargo	Desde	Até	% Sobre Capital			
	CNPJ	Empresa em que Participa ou Participou	Participante				
Seguros	Nome da Companhia Seguradora	Modalidade	Data do Vencimento				
	Nome da Companhia Seguradora	Modalidade	Data do Vencimento				
Principais Fornecedores	Fornecedor	CNPJ	Endereço	Telefone			
Principais Clientes	Cliente	CNPJ	Endereço				
Leasing	Nome da Empresa						
	Descrição do Bem	Valor do Leasing	Valor do Ônus				
	Quantidade de Bem	Data do Leasing	Data de Vencimento				
Referência de Instituições Financeiras <small>(Onde Mantém ou Manteve Operações de Crédito)</small>	Instituição	Agência/Conta Corrente	Instituição	Agência Conta Corrente			
Cartão de Crédito	Nome	Número					
	Assunto	Nome do Contato					
Contatos	Cargo	Telefone (DDD/Nº/Ramal)					

Declaro(amos) que conheço(emos) as regras da Lei 9.613/98, que dispõe sobre os crimes de "lavagem de dinheiro", e normas complementares editadas pelo Banco Central do Brasil, tendo ciência de que o _____, por força dessa Lei, possui a obrigação de comunicar ao Banco Central a ocorrência de determinadas operações previstas nas referidas normas, nada tendo a opor quanto a esse procedimento.

Declaro(amos) que as informações prestadas são a expressão da verdade e autorizo(amos) a elaboração/atualização de minha(nossa) Ficha Cadastral, o débito das despesas em Conta Corrente e o posterior envio à SERASA - Centralização de Serviços dos Bancos, bem como a obtenção, junto ao Banco Central do Brasil - BACEN, de informações consolidadas relativas a meus débitos e responsabilidades por garantias contraídas junto aos Bancos Múltiplos, Bancos Comerciais, Caixas Econômicas, Bancos de Investimento, Bancos de Desenvolvimento, Sociedades de Créditos Imobiliário, Sociedades de Créditos, Financiamento e Investimento, Companhias Hipotecárias, Agências de Fomento ou de Desenvolvimento e Sociedades de Arrendamento Mercantil.

Declaro(amos), também, que estou(amos) ciente(s) de que o _____ está obrigado a fornecer ao BACEN informações sobre eventuais débitos que eu venha a contrair por responsabilidades por garantias junto ao _____ para fins de inclusão desses dados na Central de Risco de Crédito.

Local e Data _____ Nome e Assinatura do Responsável pela Empresa _____

ANEXO 3
Ficha Cadastral Pessoa Física

Uso do Banco N° da Agência NIP

Bairro										CEP										Município										UF	
Nome da Empresa Anterior (Se a atual for inferior a dois anos)										Tempo										Nome da Empresa da qual Participa											
										anos																					
Porte da Empresa										Sede da Empresa										Ramo de Atividade											
<input type="checkbox"/> Micro <input type="checkbox"/> Pequena <input type="checkbox"/> Média <input type="checkbox"/> Grande <input type="checkbox"/> Firma Individual										<input type="checkbox"/> Própria <input type="checkbox"/> Alugada <input type="checkbox"/> Própria Residência <input type="checkbox"/> Outros																					
Nº de Funcionários										CNPJ da Empresa da qual Participa										Capital Social R\$ % Participação										Faturamento Bruto Anual da Empresa R\$	

Marca	Espécie/Tipo	Modelo	Ano	Valor Atual R\$

Outros Bens (Títulos, Poupança, Telefone, etc)	Descrição do Bem		Valor Atual R\$	
Seguros	Nome da Cia. Seguradora		Modalidade	Vencimento Mês/Ano
Posição Financeira Mensal	Renda de Salário/Pró-Labore R\$	Renda de Aluguel R\$	Renda do Cônjuge R\$	Outras Rendas R\$
	Despesas c/ Imóveis (Aquisição/Aluguel) R\$	Despesas c/ Veículos (Financ./Consórcio) R\$	Despesas com Empréstimos R\$	Outras despesas R\$
Referências Pessoais/ Comerciais	Nome	Endereço	Telefone	
Referências Bancárias	Nome do Banco		Agência	
Cartão de Crédito	<input type="checkbox"/> Visa <input type="checkbox"/> American Express <input type="checkbox"/> BCN AMEX <input type="checkbox"/> Diners Club			
	<input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> Nenhum <input type="checkbox"/> Outros			

Declaro(amos) que conheço(emos) as regras da Lei 9.613/98, que dispõe sobre os crimes de "lavagem de dinheiro", e normas complementares editadas pelo Banco Central do Brasil, tendo ciência de que o _____, por força dessa lei, possui a obrigação de comunicar ao Banco Central a ocorrência de determinadas operações previstas nas referidas normas, nada tendo a opor quanto a esse procedimento. Declaro que as informações prestadas são a expressão da verdade e autorizo a elaboração/atualização de minha Ficha Cadastral, o débito das despesas em Conta Corrente e posterior envio dos dados à SERASA - Centralização de Serviços dos Bancos -, bem como a obtenção junto ao Banco Central do Brasil-BACEN, de informações consolidadas relativas a meus débitos e responsabilidades por garantias contraídas junto aos bancos múltiplos, bancos comerciais, caixas econômicas, bancos de investimentos, bancos de desenvolvimento, sociedades de crédito imobiliário, sociedades de crédito, financiamento e investimento, companhias hipotecárias, agências de fomento ou de desenvolvimento e sociedades de arrendamento mercantil.

Declaro, também, que estou ciente de que o _____ está obrigado a fornecer ao BACEN informações sobre eventuais débitos que eu venha a contrair ou responsabilidades por garantias junto ao _____ para fins de inclusão desses dados na Central de Risco de Crédito.

Atenção! Em caso de alteração do endereço residencial, por favor, anexe cópia de comprovante (conta de água, luz, telefone etc)

Local e Data	Assinatura
Uso do Banco	